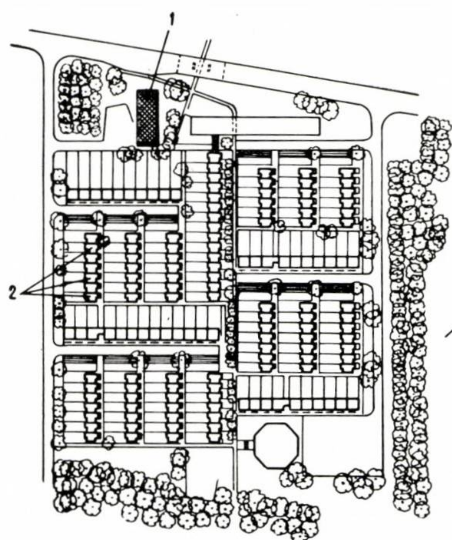


Fig. 8 — Clădire industrială cu trei niveluri pentru mici întreprinderi, amplasată în cadrul unui ansamblu de locuit și la care muncitorii merg „pe jos la lucru"
1. Clădire industrială — 2. Clădiri de locuit

R. D. Germană, ca urmare a situației moștenite dinainte de război, din cele cca 16 000 întreprinderi existente, numai 560 unități au mai mult de 1 000 de salariați, în timp ce circa 10 200 întreprinderi, adică peste 60%, au mai puțin de 50 salariați *).

Deci, dacă vorbind de amplasarea industriilor, avem în vedere astfel de întreprinderi mici, care sînt și cele mai numeroase, desigur că ele pot fi amplasate cu mult mai multă ușurință în cadrul ansamblurilor de locuit. De altfel, așa se și petrec lucrurile în realitate. În multe clădiri industriale noi din Occident — realizate după principii moderne în sistem bloc, în care mai multe întreprinderi sînt comasate, concentrate, în aceeași clădire sau hală bloc — se oferă spre închiriere diferiților beneficiari particulari suprafețe construite limitate la un singur nivel sau chiar mai puțin (jumătate de nivel) din construcție, deci pentru industrii puțin dezvoltate. Cînd se vorbește, în aceste țări, de includerea industriilor în zonele de locuit se au în vedere mai ales astfel de întreprinderi « curate », industrii « cu guler alb » cum le numesc unii, adică lipsite de nocivități, lipsite de transporturi masive, de concentrări mari de oameni, de zgomot etc.

Astfel de industrii pot sta desigur, fără mari inconveniente, împreună cu clădirile de locuit.

La Cumbernauld (Anglia) zona industrială este constituită din fabrici a căror suprafață este sub 2 000 m² și despre care se arată că prezintă în plus avantajul de a putea fi utilizate separat, cîte o jumătate din suprafața halei, deci sub 1 000 m² (fig. 7). În proiectul unui alt ansamblu din aceeași localitate, înzestrat cu industria sa proprie, soluția apare mai degrabă idilică dar inaplicabilă în condițiile de la noi (fig. 8).

MARILE INDUSTRII, ÎN AFARA ORAȘELOR

Dimpotrivă, în țările care sînt în curs de industrializare, cum este și țara noastră, predomină marile unități desfășurate pe întinse suprafețe, concentrînd multe mii de salariați, așa cum este și firesc pentru industriile moderne, acestea avînd o productivitate mai ridicată și realizînd o calitate superioară a produselor. Se cunoaște, de asemenea, faptul că primul pas în industrializarea țării noastre și unul din obiectivele primului nostru cincinal, pe toate ramurile industriale, a fost acela de a regrupa numeroasele mici unități industriale, risipite prin diferite amplasamente urbane moștenite din epoca burgheziei, și a le concentra în mari unități moderne, tocmai în vederea realizării unei eficiențe și calități corespunzătoare. Într-adevăr, în 1950, întreprinderile industriale de stat de subordonare republicană, cu pînă la 500 muncitori, reprezentau cca 73% din numărul lor total, iar în 1963 ponderea acestora a scăzut la 43,7%. În schimb, numărul întreprinderilor cu peste 500 muncitori a crescut de la 27% în 1950 la 56,3% în 1963 **).

Numărul mediu de muncitori ce revin unei întreprinderi a crescut la noi în țară de la 484 în 1950 la 1 037 în 1963. În același interval numărul celor ocupați în întreprinderi cu peste 2 000 muncitori a crescut de la 28,6% la 44,2%.

Sporirea producției în medie pe o întreprindere a sporit de 3,4 ori din 1955 pînă în 1963. Spre exemplu în industria cimentului, capacitatea medie a unei fabrici a crescut de la 102 000 tone/an în 1950 la 600 000 tone/an în 1964. Amplasarea unor astfel de unități mari în cuprinsul ansamblurilor de locuit ar fi determinat mari neajunsuri, cu atît mai mari cu cît nocivitățile se măresc și ele proporțional cu mărimea capacității de producție a unităților industriale respective. Și chiar dacă unele măsuri de filtrare și captare a nocivităților prin ermetizarea proceselor tehnologice sînt de natură să reducă nocivitățile emanate, în raport cu vechile metode de producție, creșterea acestei producții și tendința de realizare a unor unități industriale mari și foarte mari, face ca în valoare absolută cantitățile de noxe să crească, și acest lucru interesează în primul rînd.

Propunerea făcută în articolul citat presupune așadar revenirea la pulverizarea întreprinderilor industriale în mici unități și dispersarea lor din nou în mediul urban. Această tendință rezultă de altfel și din proporția suprafețelor industriale în raport cu cele de locuit, preconizate a fi egale în articolul menționat — așa cum am arătat mai înainte. Acesta este un alt dezavantaj, nu mai puțin important. Pulverizarea întreprinderilor înseamnă irosirea terenului urban într-o măsură inacceptabilă. Într-adevăr, nici dacă luăm cazul orașului București — cel mai industrializat din țară și care concentrează cca 20% din întreaga noastră industrie — și încă nu ajungem la o astfel de proporție. Bucureștiul are astăzi cca 2 000 ha suprafețe industriale, pentru care se prevede o creștere pînă la 3 000 ha. Față de limita intravilanului propus prin schița de sistematizare, care cuprinde o suprafață de cca 26 000 ha, suprafața industrială — pentru cel mai intens industrializat oraș—reprezintă doar cca 12%. Pe de altă parte, tendința continuă de creare a unor utilaje moderne cu performanțe complexe dar cu gabarite de sute de metri, ca și tendința de mecanizare și automatizare a proceselor de producție, determină construirea unor mari întreprinderi ocupînd întinse suprafețe și necesitînd incinte de zeci și sute de hectare. Acest fapt crează la rîndul lui dificultăți deosebit de mari de amplasare a industriei în orașe. În același timp, aceste noi condiții de mecanizare și automatizare duc spre reducerea substanțială a numărului de muncitori și implicit, la reducerea volumului de transport. De altfel și din punctul de vedere al transportului salariaților, situația este diferită la noi față de alte țări. Numărul vehiculelor particulare, care determină cele mai mari greutăți în rezolvarea traficului urban, este cu mult mai mare în țările occidentale. Spre exemplu, în studiul planului directiv pentru Cumbernauld (Anglia) se arată că pînă în anul 1975 numărul familiilor cu mașini particulare va atinge procentul de 70%. Pînă la atingerea unui asemenea procent la noi în țară, se vor schimba desigur și o serie de alte condiții care implicit vor modifica complet datele problemei.

În consecință, dacă se propune o discuție în jurul problemei amplasării industriilor în mediul urban, ar trebui să se înceapă prin a se preciza, în prealabil, despre care anume industrii este vorba. Toată lumea va fi de acord că nu vom putea amplasa industriile nocive — cu degajări de gaze, fum, miros, vapori toxici etc.—în apropierea

Fig. 9 — Centru comercial amplasat în afara orașului. De remarcat mărimea suprafețelor de parcare



*) Deutsche Bauenzyklopedie 25.4.1963 Städtebauliche Planung und Organisation von Industriekomplexen und Industriebezirken.
**) Revista „Probleme economice" nr. 5 din mai 1965.

locuințelor. Marea majoritatea a industriei metalurgice și a industriei chimice se exclude în acest fel.

De asemenea, nu se pot învecina cu cartierele de locuit nici industriile producătoare de zgomot. Și aici domeniul este deosebit de amplu și de variat, începînd cu cazangeriile și terminînd cu garajele sau cu orice fel de stațiuni de încercări. Varietatea și numărul mare al industriilor producătoare de zgomot provine din faptul că nu este vorba numai de zgomotul tehnologic produs de mașini și utilaje în funcțiune (de menționat că mai toate industriile lucrează în două schimburi — deci 16 ore, și foarte multe în trei schimburi—adică 24 ore), ci și de zgomotul serviciilor anexe sau al depozitelor care de preferință funcționează în timpul nopții pentru a nu încărca traficul urban din timpul zilei. Și totuși după cele opt ore de muncă, oamenii, ajunși acasă, trebuie să se poată odihni, iar noaptea trebuie să poată dormi în liniște. Se știe de asemenea că zgomotul admisibil în timpul nopții trebuie să fie cam de două ori mai redus decît cel din timpul zilei.

Nici industriile cu trafic intens nu pot fi amplasate în oraș, pe de o parte pentru că la noi traficul frecvent și de mare capacitate nu a putut fi preluat de transportul auto, ci se face încă în cea mai mare măsură pe calea ferată, iar aceasta nu poate fi introdusă în orașe, iar pe de altă parte pentru că traficul pe pneuri, pentru capacități mai importante, înseamnă supraîncărcarea rețelei rutiere, cu toate consecințele respective (accidente, blocări etc.).

Am arătat de asemenea că industriile importante care necesită suprafețe mari de teren — și acesta este cazul majorității noilor noastre industrii — nu pot fi amplasate în oraș. Desfășurările perimetrale pe sute de metri determină lungirea exagerată a rețelei urbane de drumuri ca și a rețelei de instalații. Departe de a determina o varietate arhitecturală — prin amplasarea alternată a clădirilor de locuit și a celor industriale — lucru invocat de unii teoreticieni din străinătate, la noi s-ar crea, datorită mărimii unităților, o adevărată ruptură în continuitatea și unitatea ansamblului urban. Din nou apare aici diferența dintre condițiile de la noi și cele din alte țări, în special din țările capitaliste. În acestea din urmă se are în vedere punctarea suitei de locuințe ale cadrului urban cu accente ale volumelor caracteristice arhitecturii industriale, în dimensiuni corespunzătoare numeroaselor întreprinderi particulare. Industriile întinse în suprafață sînt și în străinătate amplasate în afara mediului urban, ba chiar și unele unități cu caracter neindustrial, cum sînt marile complexe comerciale (supermarket) (fig. 9).

Problema necesităților mari de suprafețe de teren, preluate din cadrul urban, s-ar complica încă și mai mult prin necesitățile de rezerve de teren prevăzute pentru extinderi viitoare, extinderi care pot însuma de cîteva ori suprafețele inițial ocupate.

Acestea sînt numai cîteva aspecte ce ar trebui avute în vedere la reluarea unor teorii din alte țări, mai ales că și acolo ele au rămas încă în stadiul de teorii, gradul de aplicare al unora din ele fiind încă cu totul incipient și fără concluzii concrete. Deși exprimate în mod asemănător, noțiunile la care se referă o serie de aserțiuni ale unor autori din alte țări sînt, în multe cazuri, total diferite față de cele de la noi. Dimpotrivă, dacă aceste noțiuni sînt lămurite, totul se poate reduce la o simplă dispută de cuvinte, așa cum se arată mai jos.

CE INDUSTRII POT FI AMPLASATE ÎN CADRUL URBAN?

După ce am eliminat deci industriile cu degajări nocive, pe cele producătoare de zgomot, pe cele cu trafic mai important și pe cele care necesită suprafețele mari, putem să ne ocupăm de restul industriilor — desigur atîtea cîte au mai rămas. Cu privire la acestea, nimeni nu a susținut vreodată că ele nu pot — mai mult, că *nu trebuie*, să fie amplasate în cadrul urban. Într-adevăr, nici în literatura originală de specialitate în țara noastră, nici în hotărîrile sau dispozițiile Consiliului de Miniștri, nici în directivele forurilor competente de la noi nu s-a spus vreodată că aceste industrii nu ar trebui să stea în cadrul orașului.

Dimpotrivă, ori unde se vorbește de amplasarea industriilor, se arată clar că dintre cele trei categorii de amplasamente — în afară, la marginea sau în interiorul perimetrelor orașelor —, ultima categorie privește industrii ce se amplasează în cadrul urban. Ceva mai mult, în timp ce articolul amintit vorbește numai de « unități » urbanistice de industrie, directivele noastre prevăd posibilitatea amplasării în cadrul urban și a unor întregi « zone » industriale, formate din mai multe unități. Însăși schița de sistematizare a orașului București include în cadrul său urban numeroase întreprinderi industriale și importante zone industriale pe care nimeni nu și-a propus să le mute și cu atît mai puțin să le desființeze. Ca să dăm o ordine de mărime, față de cca 241 întreprinderi mari de importanță republicană, aflate în București, schița de sistematizare a Capitalei cuprinde în interiorul orașului nu mai puțin de 1 955 întreprinderi mai mici amplasate în cadrul raioanelor de locuit. Astfel încît, dacă în articolul amintit mai înainte se militează pentru o amplasare a industriei în oraș, se forțează de fapt uși deschise.



Iar dacă în același articol, noțiuni și idei de mult precizate se denumesc altfel pentru a fi luate drept idei noi, aceasta nu constituie decît o nemeritată subapreciere a cititorilor.

★

În concluzie, atît la noi în țară, cît și în alte țări, atunci cînd se vorbește de amplasarea industriilor în cadrul urban, în vederea reducerii traficului de călători, descongestionării circulației, eliminării « vîrfurilor » greu de preluat, economisirii timpului cerut de transport, toată lumea este de acord cu acest principiu. Dar și cele mai îndrăznețe propuneri în acest sens prevăd, în același timp, o categorisire foarte circumspectă a întreprinderilor industriale amplasate în imediata vecinătate a locuințelor sau la anumite distanțe de acestea, în raport cu o sumă de criterii.

Astfel, în tratarea acestei probleme, I. Jüchser — deși pledează pentru o structură urbană complexă, pentru o întrepătrundere intimă a clădirilor de locuit, comerciale, industriale, culturale și de recreație, — vorbește de creșterea procentului de construcții comerciale și de recreație către centrul orașului, paralel cu densitatea, de preferință pentru întreprinderi mai mici în vecinătatea locuinței și nu de întreprinderile de mari proporții, precum și de împărțirea industriilor în nu mai puțin de 10 categorii. Din acestea, numai întreprinderile din primele două categorii se pot amplasa fără restricții în vecinătatea zonei de locuințe, în timp ce pentru categoria III și IV se și arată că trebuie să se respecte o distanță de protecție de pînă la 300 m. Și V. V. Alexesina arată că în S.U.A. raioanele industriale se împart, după condițiile de amplasare, în patru categorii. În prima categorie intră raioanele aflate departe de oraș, de obicei între două orașe, în a doua (cea mai specifică pentru orașele din S.U.A.) intră raioanele industriale amplasate *la periferia orașelor*, în categoria a treia și *rar întîlnită* intră raioanele industriale amplasate în zonele locuite ale orașelor, iar în a patra — zonele industriale și urbane de locuit denumite « parcuri industriale », care după cum am văzut nu aduc nimic nou.

Aceste criterii privesc în final asigurarea unor condiții de viață armonios realizate, cu care de asemenea toată lumea trebuie să fie de acord. Din acest punct de vedere, spre exemplu, s-ar putea cere revizuirea normelor privind zonele de protecție sanitară care actualmente prevăd distanțe între locuințe și industrii, în unele cazuri, prea mari, iar în altele, prea mici și nu arată, pentru ce fel de industrii nu este nevoie de vreo zonă de protecție sanitară. Dacă distanța minimă prevăzută este de 50 m, în schimb distanța maximă de 1 000 m s-a dovedit în multe împrejurări insuficientă. Pentru acest motiv s-a amplasat, spre exemplu, combinatul siderurgic « Gheorghe Gheorghiu-Dej » de la Galați la 2 km, distanță considerată ca minimală, după cum întreprinderi din domeniul metalo-chimic, cum este, spre exemplu, cea de la Baia Mare ar avea nevoie de 5—6 km depărtare de orice locuință. Asupra principiului în sine de amplasare a industriilor rămîne însă clar că este bine, este de dorit ca ele să fie cît mai aproape de zonele locuite în măsura în care nu stingheresc desfășurarea condițiilor normale de viață. Care sînt acestea, cît de numeroase pot ele fi la actualul nivel al progresului tehnic, aceasta e o problemă ce poate fi rezolvată pe baza unor date strict științifice ; principiul însă al amplasării *diferențiate* a întreprinderilor industriale rămîne în picioare azi mai mult ca oricînd și cel puțin în țara noastră nu a fost niciodată altfel de la instaurarea economiei planificate, de la începutul operei de industrializare și pînă azi.

Numai în aceste condiții am putea fi de acord cu urbanismul « organic », « integral », « complex » sau oricum altfel s-ar dori să fie numit.

Iar pentru rezolvarea aparentei dileme de care vorbisem la început, este necesar și suficient să stăruim în reconcilierea alternativelor enumerate, cu mijloacele și la nivelul pe care actuala evoluție a tehnicii ni le oferă — în care amplasarea industriilor se va face printr-o judicioasă considerare a diferitelor cazuri particulare concrete, urmărind :

1 — reducerea distanței între locul de muncă și de locuit, cu reducerea implicită a timpului necesar parcurgerii acestei distanțe, în limitele în care acest lucru este posibil ;

2 — evitarea noxelor de toate felurile ca și a dificultăților unor circulații de transport supraaglomerate ;

3 — cooperarea întreprinderilor între ele sau a acestora cu orașul, în interiorul sau în apropierea căruia sînt amplasate.

În acest scop, conlucrarea strînsă, marcînd chiar un nou gen de relații între proiectanții sistematizării orașelor, ai sistematizării teritoriale și ai sistematizării industriale, astfel încît să rezulte un singur proiect atotcuprinzător, unitar și unic, va putea conduce la rezultate reale care să asigure cele mai bune condiții de viață printr-o organizare conștientă a spațiului. Numai astfel vom crea cu adevărat un « urbanism organic ».

DIN ACTIVITATEA UNIUNII ARHITECȚILOR

Manifestări la Casa arhitectului

CONFERINȚE

Continuînd ciclul de conferințe despre arhitectura contemporană engleză, prof. arh. Gheorghe Petrașcu a făcut în ziua de 19 octombrie a.c. o expunere, însoțită de diapozitive color, referitoare la locuința urbană din Anglia.

★

Conf. arh. Alexandru Budișteanu a prezentat, în ziua de 26 octombrie a.c., note de călătorie din California. Expunerea a fost însoțită de diapozitive color.

EXPOZIȚII

Lucrările de arhitectură, prezentate pentru atribuirea premiilor anuale ale Uniunii arhitecților pe anul 1964, au format obiectul unei ample expoziții, deschisă în sala de la Casa arhitectului pînă la 1 septembrie a.c.

★

Între 6 și 28 septembrie a.c., sala de la Casa arhitectului a adăpostit expoziția cuprinzînd lucrările prezentate la concursul pentru sistematizarea ansamblului Pieței Podul Roșu din Iași.

★

Sub titlul « Note de călătorie din R.P. Chineză », arh. Heinz Novac a expus, între 1 și 11 octombrie a.c., numeroase schițe și desene realizate cu ocazia deplasării sale în această țară.

★

Tot în sala de la Casa arhitectului au fost expuse, între 12 și 30 octombrie a.c., lucrările prezentate la « Concursul de idei pentru clădiri tehnico-administrative necesare întreprinderilor industriale ».

DISCUȚIE DE CREAȚIE

În ziua de 24 septembrie a.c. a avut loc o discuție profesională asupra concursului de proiecte pentru adăposturi de animale la îngrășat.

DEPLASĂRI DE STUDII ÎN ȚARĂ

Un grup de 23 arhitecți a făcut o deplasare de documentare în zilele de 2 și 3 octombrie a.c. la Piatra Neamț și Orașul Gheorghe Gheorghiu-Dej, în vederea unei viitoare discuții de creație care va avea loc în cursul lunii noiembrie la Casa arhitectului.

★

Pe linia cunoașterii realizărilor arhitecturale din regiunile țării, 24 arhitecți au vizitat, între 28 și 30 octombrie a.c., regiunea Suceava. În afară de noile construcții, arhitecții au vizitat și monumentele istorice din regiune.

DEPLASĂRI DE STUDII ÎN STRĂINĂTATE

Pentru cunoașterea realizărilor arhitecturale de peste hotare, Uniunea arhitecților a organizat în lunile august, septembrie și octombrie următoarele deplasări: un grup de 29 arhitecți a făcut o călătorie de documentare, între 28 august și 12 septembrie a.c., în U.R.S.S., vizitînd orașele Kiev, Leningrad, Riga și Moscova; un alt grup — format din 30 arhitecți — s-a deplasat, între 8 și 16 septembrie a.c., în R.P. Polonă, vizitînd orașele Varșovia și Cracovia; un al treilea grup—format din 33 arhitecți— a călătorit, între 26 septembrie și 10 octombrie a.c., în R.D. Germană, vizitînd Leipzig, Dresda, Weimar și alte orașe. În drum spre R.D. Germană, grupul s-a oprit la Budapesta și Praga.

VIZITE DE PESTE HOTARE

În cadrul schimburilor culturale dintre statul nostru și alte state, între 9 și 20 septembrie a.c., ne-au vizitat țara arhitecții maghiari György Rácz și Tamás Puskás, iar între 7 și 21 septembrie a.c. arhitecții cehoslovaci Vaélav Dvorák și Adolf Zikmund. Oaspeții s-au interesat de noile construcții de locuințe, construcții industriale și de probleme de urbanistică.

★

Arh. ing. Mithat Yenen, subsecretar de stat în Ministerul Reconstrucției și Urbanismului din Turcia, a făcut în ziua de 21 octombrie a.c. o vizită la Casa arhitectului, unde s-a întreținut cu arhitecți romîni asupra unor probleme de arhitectură, construcție și reconstrucție din țara noastră.

(Continuare din pag. 42)

permanente pentru un număr de bătrîni care ar opta pentru astfel de locuințe retrase, amplasate în condiții climaterice superioare. Deosebirile între locuințele de tip sanatorial și locuințele obișnuite ar consta în amplasare și în unele dotări specifice corespunzătoare cerințelor vîrstnicilor, pe linia celor arătate mai sus.

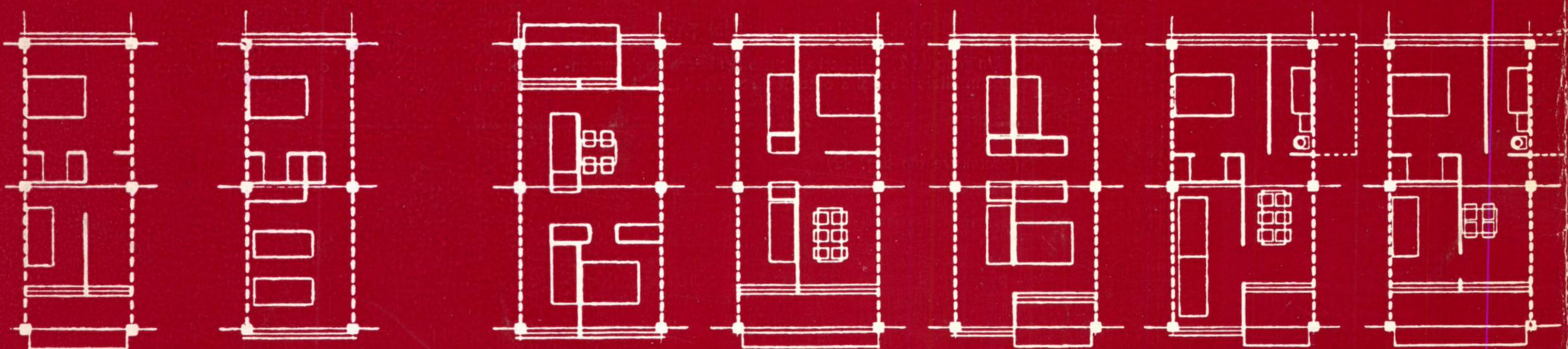
Toate aceste propuneri au deocamdată un caracter teoretic, urmînd să fie verificate în timp pe baza unor experimentări care să țină seama de evoluția datelor problemei. Aceasta se datorește faptului că problema cazării persoanelor în vîrstă este, în general, rămasă în urmă; prezentînd urgențe și amplori mai reduse decît cea a populației apte pentru muncă, experiența în acest domeniu, atît în țara noastră, cît și pe plan internațional, se limitează doar la unele rezolvări izolate.

Totodată, soluționarea treptată a acestei probleme reclamă o atenție deosebită, întrucît construcțiile care se ridică în zilele noastre și care vor avea o viață lungă vor trebui să răspundă în condiții satisfăcătoare cerințelor unei orînduiri cu un nivel de viață și exigențe mai ridicate, în care după toate probabilitățile adevcarea locuinței cerințelor de vîrstă, ocupație, va deveni un deziderat împlinit.


ORSZÁGOS MŰSZAKI KÖNYVTÁR DOKUMENTÁCIÓS KÖZPONT

40538

LEI 20



Taxele poştale plătite în numerar conf. aprob. D.G.P.Tc. nr. 560/2157/1965